

AUTO

ZEITUNG

14.3.87
Nr. 7
DM 5,-
4900 Lire,
5 sfr,
17 Fmk,
22 FF,
41 öS,
360 Pts

Erster Test: Citroën AX



Sport-Limousinen im Test:

- Mercedes 190 E 2.3-16
- BMW M 535i
- Opel Omega 3000



Neue Modelle: Zukunfts- pläne von Renault

Hat der sportlichste Opel Omega
Chancen gegen die teure Konkurrenz
von Mercedes und BMW?

Große Leser-Test-Aktion '87 - Bewerten Sie Ihr Auto und Ihre Werkstatt:
Testen Sie Ihr Auto auf Kosten der **AUTO**
ZEITUNG

GTI-Klasse Welcher ist der Beste?

Vergleichstest:

- Opel Kadett GSi
- VW Golf GTI 16V
- Ford Escort RS Turbo
- Peugeot 205 GTI 1.9



Der beste GTI he

Der große Vergleichstest in der GTI-Klasse endet in der zweiten Runde mit einer Überraschung. Wir sagen Punkt für Punkt, wie es dazu gekommen ist.



GTI 1.9

β+ GSi



Beim Slalom-Test ist der Peugeot 205 GTI Spitzenreiter



Beim Einlenken erfordert der Escort extrem hohen Kraftaufwand.



Dank Servolenkung läßt sich der Golf fast spielerisch dirigieren.



Mit einer besseren Traktion wäre der Kadett noch schneller.



Durch die präzise Lenkung hat der Peugeot die Nase vorn.

Fotos: Willy Bister

Beim Slalom kommt es auf Hundertstelsekunden an. Mit Lichtschranken und elektronischen Stoppuhren werden die Zeiten der vier Testkandidaten festgehalten. Zur Präzision der Meßgeräte kommt noch die doppelte Buchführung der ermittelten Ergebnisse.

Die Zeit der Wachablösung in der GTI-Klasse ist gekommen. Der Golf, jahrelang unangefochtene Nummer eins unter den kompakten Sportlimousinen, hat

Konkurrenz bekommen. Dem Wolfsburger er Paroli bieten kann. Teil des Vergleichsschied der Opel Kadett gleich zwei Wertungen für sich und schloß



Test-Halbzeit mit 190 Punkten als Gewinner ab. Ein Sieg im Kapitel „Komfort und Bedienung“ reichte dem Golf nicht, um einen Rückstand von elf Punkten gegenüber dem Kadett zu verhindern.

Daß auch die Konkurrenz von Ford und Peugeot mitmischen kann, zeigt das Abschneiden der beiden übrigen Mitglieder im Testquartett. Der Escort RS Turbo und der 205 GTI 1.9 teilen sich nach

der Zwischenwertung den dritten Platz ganz brüderlich mit je 164 Zählern.

Im zweiten Testteil müssen sich die Kandidaten einer präzisen Prüfung in den drei restlichen Kapiteln Fahrver-

halten, Sicherheitsausstattung und Kosten unterziehen.

Das Leistungsangebot, mit dem die Spitzenvertreter der GTI-Klasse aufwarten, erfordert, ihr Fahrverhalten besonders kritisch unter die Lupe

zu nehmen. Alle vier erreichen mühelos Höchstgeschwindigkeiten, die 200 km/h teilweise deutlich überschreiten. Soll dieses Leistungsvermögen ausgeschöpft werden, sollten Fahrwerk, Bremsen und Sicherheitseinrichtungen über entsprechende Reserven verfügen.

Das Verhalten im Grenzreich tritt am deutlichsten beim Slalomtest zutage. Damit simuliert die AUTO ZEITUNG die Reaktion der Fahrzeuge beim abrupten Ausweichen in Notsituationen. Auf einer Strecke von 360 Metern werden 21 Pylone im Abstand von je 18 Metern aufgestellt. Alle Fahrzeuge müssen diesen Parcours in möglichst kurzer Zeit durchlaufen.

Der Slalomtest prüft das Ausweichverhalten

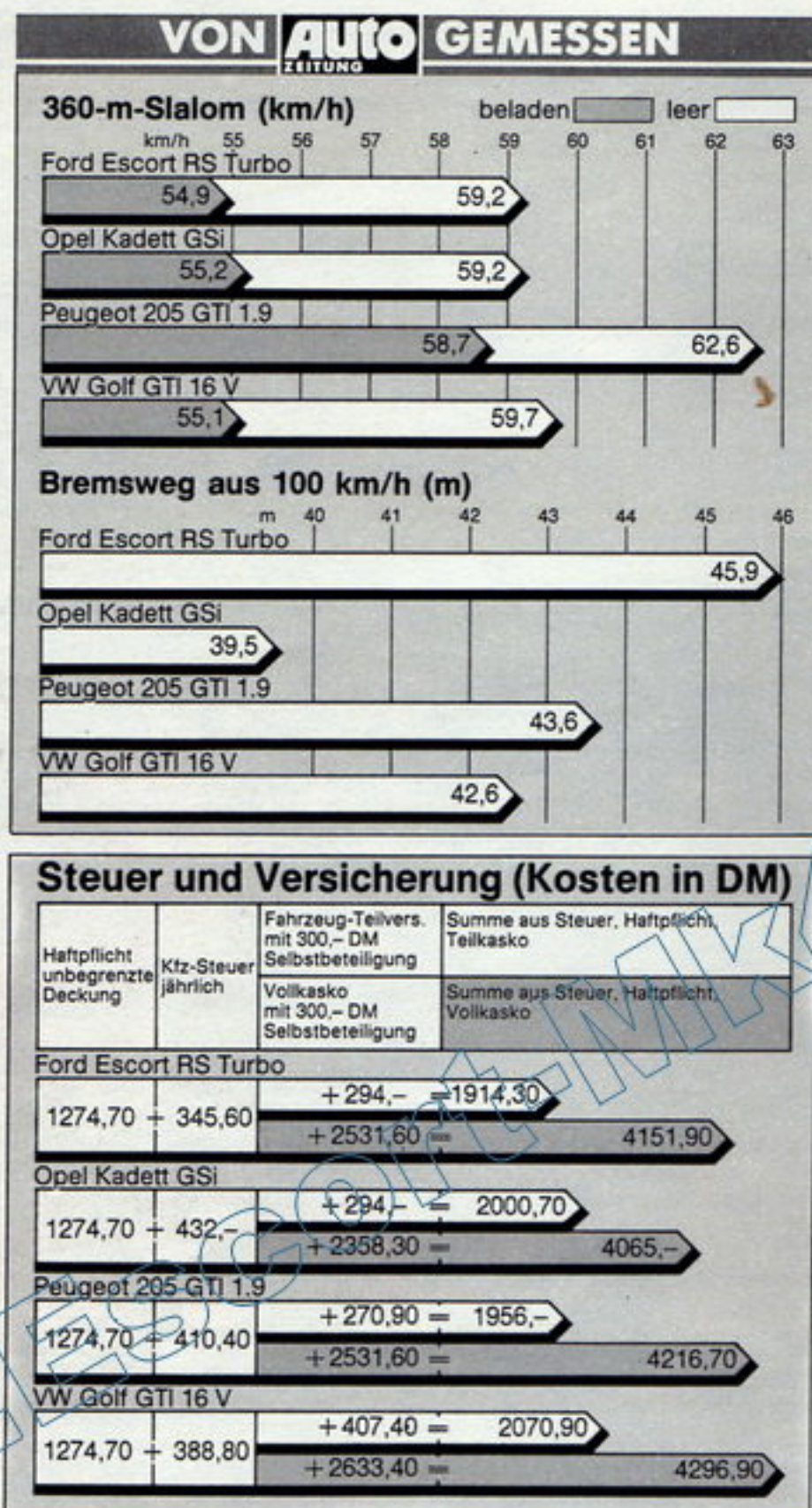
In dieser Disziplin dominiert unangefochten der Peugeot. Er bewältigt den Kurs am schnellsten. Dabei spielt es keine Rolle, ob der 205 mit einer oder vier Personen besetzt ist.

Dem Franzosen kommen hier Eigenschaften zugute, die ihn im Kapitel „Karosserie und Innenraum“ gegenüber den Konkurrenten Punkte kosteten, nämlich die kompakteren Abmessungen der Karosserie. Weitere Faktoren, die im ersten Testteil zu Abstrichen führten, stempeln den 205 zum Slalom-Spezialisten: die straffe Fahrwerksabstimmung und die direkte Lenkung.

Allerdings verlangt der Peugeot das meiste Fingerspitzengefühl auf dem Wedelkurs. Eine Spur zu viel Gas, ein Quentchen zu stark eingelenkt – und der 205 gerät auf die schiefe Bahn.

Die drei deutschen Konkurrenten liegen nach den gestoppten Zeiten sehr dicht beieinander. Trotzdem zeigen sich im Fahrverhalten deutliche Unterschiede.

Der Escort macht auf dem Slalomparcours eine gute Figur. Das verdankt er in erster Linie seiner serienmäßigen Viscosperre. Sie verhindert ein Durchdrehen der Vorderräder und verleiht dem Kölner in allen Fahrsituationen gute Traktion. Der ungestüme Vorwärtsdrang zwischen den Pylonen bringt auch Nach-



teile. Die Lenkung des Escort verhärtet sich und verlangt festes Zupacken mit beiden Händen.

Mit Traktionsproblemen hat der ansonsten gutmütige Kadett zu kämpfen. Der durchzugsstarke Motor liefert mehr Kraft, als die Vorderräder in den engen Slalomkurven auf die Straße bringen können. Das ändert sich auch im beladenen Zustand nicht.

Der Golf galt bisher als Meister beim Slalom auf Zeit. Daß die Konkurrenz den Wolfsburger in dieser Bezie-

hung ein- und gar überholt hat, darf man dem GTI nicht unbedingt als Schwäche ankreiden. Denn: Der Golf absolviert den Kurs vom Fahrverhalten her sehr souverän. Er verzeiht kleine Lenkfehler und läßt sich dank seiner Servolenkung am leichtesten korrigieren.

Fazit: Beim Ausweichverhalten wirft kein Testkandidat Probleme auf. Alle vier sind in kritischen Situationen ihren eigenen Fahrleistungen gewachsen. Hindernisse, die plötzlich auf der Straße auf-

tauchen, lassen sich ohne Schwierigkeiten mit relativ hohen Geschwindigkeiten umfahren.

Auch bei der Bewertung des Handlings müssen sich die Testkandidaten dem direkten Vergleich stellen. Beurteilt wird dabei das Fahrverhalten auf langen Autobahnstrecken ebenso wie das auf kurvigen Landstraßen und speziellen Teststrecken – bei Trockenheit und Nässe.

Opel, VW und Peugeot fühlen sich auf kurvigen Straßen gleichermaßen wohl. Als Manko beim Kadett erweist sich in engen Kurven auf welligen Landstraßen, speziell bei Nässe, das durchdrehende Vorderrad auf der Kurveninnenseite.

Der Ford hat eine gute Traktion, will aber mit viel Lenkkraft in enge Biegungen regelrecht hineingezwungen werden. Generell ist sein Kurvenverhalten fast neutral, mit einer Tendenz zum leichten Untersteuern. Das Gaslupfen ist am Steuer des Escort mit Arbeit verbunden. Sein Heck schwenkt spürbar zum Kurvenaußenrand. Lenkkorrekturen sind erforderlich, sofern der Ausflug nicht im Grünen enden soll.

Guter Geradeauslauf ist nicht selbstverständlich

Beim Kadett ist der Fahrer gegen solche Überraschungen besser gefeit. Neutral bis leicht untersteuernd meistert der Opel die Kurven und zeigt sich ziemlich unbeeindruckt, wenn der Fahrer den Fuß plötzlich vom Gaspedal nimmt. Die daraus resultierende Lastwechselreaktion ist nicht nur unproblematisch, sie kann sogar hilfreich sein, denn der Opel dreht sanft in die Kurve ein und vermindert dabei seine Geschwindigkeit.

Ganz anders der Peugeot. Er untersteuert in allen Lebenslagen. Bei Trockenheit tut er dies gutmütig, bei Nässe schiebt er schon recht nachdrücklich über die Vorderräder zum Kurvenaußenrand. Dies ändert sich blitzartig beim Gaslupfen: Das Heck bricht sogleich aus, und es erfordert eine gute Portion Übung, Können und Glück, um den 205 auf dem rechten Kurs zu halten.

Noch einmal spürbar stärker als der Peugeot untersteuert der Golf, der im Testquar-

**Alle vier
Test-Kandidaten
erreichten mühelos die
200-km/h-Marke**

Der Lichtkanal-Test beweist: Breitbandscheinwerfer sind besser als runde Leuchten



Ford Escort: Gleichmäßiges Abblendlicht, gutes Fernlicht dank Zusatzscheinwerfer.



Opel Kadett: Beste Ausleuchtung bei Abblend- und Fernlicht, leichtes Streulicht.



VW Golf: Gute Ausleuchtung des Vorfeldes, insgesamt nur geringe Lichtausbeute.



Peugeot 205: Leichte Streifen bei weiter Ausleuchtung, jedoch gutes Fernlicht.

tett die größte Vorderachslast trägt. Bei Lastwechseln verhält er sich prinzipiell wie der Kadett, jedoch wesentlich ausgeprägter. Der Golf dreht verzögernd in die Kurve ein, verringert dabei seine Geschwindigkeit, hebt aber mit dem kurveninneren Hinterrad vom Boden ab.

Makelloser Geradeauslauf sollte in dieser Fahrzeugklasse kein Thema sein. Doch nur der Kadett kann in dieser Disziplin gute Noten kassieren. Sein Geradeauslauf ist mustergültig.

Bremsenstreß wie sonst nur auf Alpenpässen

Golf und Peugeot sind längsrillenempfindlich. Auf rechten Autobahnspuren mit ihren Spurrillen ist es kaum möglich, beide ruhig auf der Fahrbahn zu halten.

Nervös verhält sich auch der Escort. Beim Geradeausfahren erfordert er ständige Lenkkorrekturen.

Wer schnell fährt, muß genauso flott wieder zum Stehen kommen. Die Bremsanlagen der Testkandidaten wurden deshalb besonders scharf unter die Lupe genommen.

Der Aufwand bei den Bremsanlagen fällt angemessen aus. Peugeot und VW setzen auf vier Scheibenbremsen, die vorderen sind jeweils innenbelüftet. Ford und Opel begnügen sich hinten mit groß dimensionierten Trommelbremsen. Vorne sind innenbelüftete Scheibenbremsen montiert.

Die Bewertung der Bremsen setzt sich aus zwei Kriterien zusammen: Zum einen wird der Bremsweg aus 100 km/h gemessen, zum anderen die Standfestigkeit der Bremsen geprüft. Und die ließ bei allen Testkandidaten nichts zu wünschen übrig. Mit zehn aufeinanderfolgenden Bremsmanövern aus Tempo 100 werden Belastungen simuliert, wie sie beispielsweise bei einer extremen Paßfahrt auftreten. Trotz dieser Torturen gab sich keines der Testfahrzeuge eine Blöße. Nur der Kadett zeigte gegen Ende der Bremsserie eine Neigung zum Überbremsen, das heißt, seine Hinterräder blockierten.

Dafür glänzt der Kadett mit dem kürzesten Bremsweg (39,5 Meter), gefolgt vom VW (42,6 Meter) und Peugeot (43,6 Meter). Der Escort mit

VON AUTO ZEITUNG GEMESSEN

		Ford Escort RS Turbo	Opel Kadett GSI	Peugeot 205 GTI 1.9	VW Golf GTI 16V
Beschleunigung	0- 40 km/h	2,7 s	2,5 s	2,5 s	2,4 s
	0- 60 km/h	4,2 s	4,0 s	3,8 s	3,9 s
	0- 80 km/h	6,1 s	5,8 s	5,7 s	5,8 s
	0-100 km/h	9,0 s	8,5 s	8,1 s	8,3 s
	0-120 km/h	12,4 s	11,9 s	11,5 s	11,5 s
	0-140 km/h	17,6 s	16,7 s	16,3 s	15,9 s
	0-1000 m	30,3 s	29,9 s	29,7 s	29,5 s
	Höchstgeschwindigkeit dabei Tachuanzeige	208 km/h 218 km/h	208 km/h 212 km/h	203 km/h 210 km/h	205 km/h 211 km/h
Elastizität im 4./5. Gang	60- 80 km/h	4,4/7,3 s	3,3/5,1 s	3,6/5,0 s	4,0/5,8 s
	60-100 km/h	8,5/12,9 s	6,8/10,0 s	7,4/10,0 s	8,3/11,5 s
	60-120 km/h	12,8/19,0 s	10,6/15,8 s	11,5/15,1 s	12,6/18,0 s
	60-140 km/h	17,8/26,0 s	15,1/22,5 s	16,3/22,6 s	17,1/25,2 s
Innen- geräusche	im Stand	60 dB (A)	55 dB (A)	54 dB (A)	54 dB (A)
	bei 50 km/h im 3. Gang	66 dB (A)	63 dB (A)	65 dB (A)	63 dB (A)
	bei 100 km/h im 4./5. Gang	75/74 dB (A)	80/73 dB (A)	76/75 dB (A)	73/71 dB (A)
	bei 130 km/h im 4./5. Gang	77/80 dB (A)	79/81 dB (A)	79/79 dB (A)	76/74 dB (A)
Kraftstoff- verbrauch	bei Höchstgeschwindigkeit	88 dB (A)	87 dB (A)	87 dB (A)	87 dB (A)
	Kraftstoffsorte	Super	Super	Super	Super
	bei 90 km/h	6,6 l/100 km	5,7 l/100 km	5,9 l/100 km	6,1 l/100 km
	bei 120 km/h	8,3 l/100 km	7,2 l/100 km	7,7 l/100 km	7,5 l/100 km
	Stadtzyklus	10,9 l/100 km	10,1 l/100 km	9,7 l/100 km	10,9 l/100 km
	Testverbrauch	10,3 l/100 km	9,4 l/100 km	9,4 l/100 km	10,0 l/100 km
	Tankinhalt	48 Liter	52 Liter	50 Liter	55 Liter
	Theoret. Reichweite	466 km	553 km	531 km	550 km

Elektronische
Meßinstrumente
geben Antwort
auf die Frage: Halten
die Bremsanlagen
auch extremer
Beanspruchung stand?



Nur der Ford Escort ist mit einem Antiblockiersystem zu haben – serienmäßig

seinem vielgepriesenen Anti-blockiersystem SCS benötigte bei optimaler Verzögerung 45,9 Meter. Diese läßt sich jedoch nur erzielen, wenn der Fahrer gefühlvoll mit dem Bremspedal umgeht. Das heißt: Er darf nicht in den Bereich kommen, in dem das SCS wirksam wird. So paradox das auch klingen mag – im Wirkungsbereich des SCS verlängert sich der Bremsweg um fast sieben auf 52,7 Meter. Da mag es ein schwacher Trost sein, daß der Escort im SCS-Bereich wenigstens lenkbar bleibt.

Trotzdem gibt's ein Lob, weil Ford als einziger Hersteller in dieser Fahrzeugkategorie ein Antiblockiersystem anbietet. Weder für den Kadett noch für den 205 ist ein solches System erhältlich. Der Golf kann ab Frühjahr 87 mit einem elektronischen ABS bestellt werden.

Beweise für ihre Sicherheit müssen die Testwagen nicht nur bei der Bremsprüfung liefern. Wie es um Gurte, Kopfstützen, Spiegel, Scheinwerfer

und Warnblinkschalter bestellt ist, wird ebenso beurteilt.

Für die Rücksitze bringt keines der getesteten Fahrzeuge Kopfstützen serienmäßig mit. Beim VW und Opel sind sie aber wenigstens gegen Aufpreis zu haben. Mit einer Lehnenhöhe von 800 Millimetern bietet der Escort hinten zumindest Kindern ordentlichen Schutz. Der Peugeot hat im Fond gar keine und vorn ziemlich schlechte Kopfstützen. Sie reichen einem großgewachsenen Fahrer allenfalls bis in Höhe des Genicks.

Auch bei den Sicherheitsgurten erzielten die Hersteller noch kein einheitliches Niveau. Im Escort finden sich vorne nach wie vor antiquierte Gurtpeitschen. Eine Höhenverstellung für Fahrer und Beifahrer bietet lediglich der Golf. Und der Kadett nur in der Viertürer-Version.

Bei den Rückspiegeln könnte sich der Wolfsburger an den Konkurrenten ein Beispiel nehmen. Für einen rech-

DIE AUTO PUNKTEWERTUNG

IV. Fahrverhalten

	Max. Punkte	Ford Escort RS Turbo	Opel Kadett GSi	Peugeot 205 GTI 1.9	VW Golf GTI 16V
1. Slalom leer/beladen	10	8	8	9	8
2. Ausweich-Kurve leer/beladen	5	4	4	4	4
3. Handling trocken/naß	10	7	8	9	9
4. Geradeauslauf	10	7	9	8	8
5. Seitenwindverhalten	5	4	4	4	4
6. Kurvenverhalten	10	7	8	7	9
7. Lastwechsel	5	4	5	2	4
8. Bremsweg	10	7	10	8	8
9. Bremswirkung	5	5	3	5	4
10. Feststellbremse	5	4	4	3	3
Summe	75	57	63	59	61
Platz	–	4	1	3	2

V. Sicherheitsausstattung

1. Anti-Blockiersystem	10	8	0	0	0
2. Airbag-Rückhaltesystem	5	0	0	0	0
3. Kopfstützen	10	6	7	4	7
4. Sicherheitsgurte	10	5	6	6	7
5. Rückspiegel	10	8	8	7	6
6. Warnblinkschalter	5	3	4	3	4
7. Scheinwerfer	10	8	9	8	7
8. Scheibenwischer	5	4	4	4	4
9. Scheinwerferniveauregulierung	5	0	0	0	0
10. Reserverad/Bordwerkzeug	5	4	4	2	3
Summe	75	46	42	34	38
Platz	–	1	2	4	3

VI. Kosten

1. Kaufpreis (Testwagenpreis)	10	5	8	9	6
2. Sicherheitspaket/Kosten	10	10	8	8	8
3. Aufpreisgestaltung	5	4	3	5	3
4. Versicherung/Steuer	10	6	6	6	6
5. Qualität und Verarbeitung	5	5	4	4	5
6. Wartungsintervalle	10	8	8	8	9
7. Kraftstoffkosten	5	4	4	4	4
8. Ersatzteil-/Reifenkosten	10	8	7	9	7
9. Reparaturkosten	5	3	5	3	5
10. Anzahl der Kundendienststellen	5	4	4	3	5
Summe	75	57	57	59	58
Platz	–	3	3	1	2

TECHNISCHE DATEN

		Ford Escort RS Turbo	Opel Kadett GSi	Peugeot 205 GTI 1.9	VW Golf GTI 16V
Motor	Zylinderzahl	vier in Reihe	vier in Reihe	vier in Reihe	vier in Reihe
	Einbaulage	vorn, quer	vorn, quer	vorn, quer	vorn, quer
	Motorblock/ Zylinderkopf	Grauguß/ Leichtmetall	Grauguß/ Leichtmetall	Leichtmetall/ Leichtmetall	Grauguß/ Leichtmetall
	Nockenwelle(n)/ Antrieb	eine obenliegende/ über Zahnriemen	eine obenliegende/ über Zahnriemen	eine obenliegende/ über Zahnriemen	zwei obenliegende/ über Zahnriemen/Kette
	Ventilsteuerung	Hydrostößel/Kipphebel	Hydrostößel/Schlepphebel	Tassenstößel	hydraul. Tassenstößel
	Gemischaufbereit.	Bosch KE-Jetronic Turbolader, Ladeluftkühlung	Bosch-Motronic	Bosch LE 2-Jetronic	Bosch KE-Jetronic
	Zündanlage	elektron. Kennfeldzünd.	Bosch-Motronic	elektron. Transistorzünd.	elektron. Kennfeldzünd.
	Bohrung/Hub	79,96/79,52 mm	86/86 mm	83/88 mm	81/86,4 mm
	Hubr. eff./Steuer	1597/1567 cm³	1998/1984 cm³	1905/1891 cm³	1781/1760 cm³
	Verdichtungs- verhältnis	8,2:1	10,0:1	9,6:1	10,0:1
	Max. Leistung bei	97 kW/132 PS 5750/min	95 kW/130 PS 5600/min	94 kW/128 PS 6000/min	102 kW/139 PS 6100/min
	Max. Drehmoment bei	180 Nm 2750/min	180 Nm 4600/min	161 Nm 4750/min	168 Nm 4600/min
	Bleifrei möglich	nein	ja (Umsteckmodul)	ja (mit Zündverstellung)	ja (mit Zündverstellung)
	Abgasreinigung	keine	keine	keine	keine
	Literleistung	82,7 PS/Liter	65,1 PS/Liter	67,2 PS/Liter	78,0 PS/Liter
Kraft- über- tragung	Lichtmaschine/ Batterie	980 W 12 V/43 Ah	770 W 12 V/44 Ah	750 W 12 V/44 Ah	910 W 12 V/45 Ah
	Kühl-/Motorölmenge	7,9/3,5 Liter	7,5/4,0 Liter	6,6/5,3 Liter	6,3/4,0 Liter
	Ölwechsel/Wartung	10000/20000 km	15000/15000 km/jährlich	10000/20000 km	15000/30000 km/jährlich
	Kupplungs- Betätigung	mechanisch	mechanisch	mechanisch	mechanisch
	Antrieb	auf die Vorderräder	auf die Vorderräder	auf die Vorderräder	auf die Vorderräder
Fahrwerk	Getriebeübers. 1.-5. Gang	3,15/1,91/1,28/0,95/ 0,76:1	3,42/2,16/1,48/1,12/ 0,89:1	2,92/1,85/1,36/1,07/ 0,86:1	3,46/2,12/1,44/1,13/ 0,91:1
	R.-Gang	3,62:1	3,33:1	3,33:1	3,17:1
	Achsübersetzung	3,82:1 mit Sperre	3,55:1	3,69:1	3,67:1
	Radaufhängung vorn	einzel, McPherson-Feder- beine/Querlenker	einzel, McPherson-Feder- beine/Querlenker	einzel, McPherson-Feder- beine/Dreiecksquerlenker	einzel, McPherson-Feder- beine/Dreiecksquerlenker
Karos- serie/ Gewichte	Radaufhängung hin- ten	einzel, Quer- und Längs- lenker, Schraubenfedern, Gasdruckstoßdämpfer	Verbundlenkerachse, Mini- blockfedern, Gasdruckstoß- dämpfer	einzel, Längslenker, Dreh- stabfedern, Teleskopstoß- dämpfer	Verbundlenkerachse, Feder-Dämpfer-Einheit
	Querstabstabilisator	vorn/hinten	vorn/hinten	vorn/hinten	vorn/hinten
	Lenkung	Zahnstange	Zahnstange	Zahnstange	Zahnstange
	Bremssystem	vorn innenbel. Scheibenbr., SCS, hinten Trommel	vorn innenbel. Scheibenbr., hinten Trommel	Scheibenbremsen, vorn in- nenbelüftet	Scheibenbremsen, vorn in- nenbelüftet
	Handbremse	mech. auf die Hinterräder	mech. auf die Hinterräder	mech. auf die Hinterräder	mech. auf die Hinterräder
	Rad-/Reifengröße	6 J x 15/195/50 VR 15	5,5 J x 14/185/65 VR 14	6 J x 15/185/55 VR 15	6 J x 14/185/60 VR 14
	Türen/Sitzplätze	zwei/fünf	zwei/fünf	zwei/fünf	zwei/fünf
Preise	Wendekreis	11,55 m	10,90 m	11,20 m	10,85 m
	Leergewicht eff.	1012 kg	996 kg	902 kg	1020 kg
	zul. Gesamtgew.	1400 kg	1450 kg	1310 kg	1430 kg
	Zuladung eff.	388 kg	454 kg	412 kg	410 kg
	Anhänge-Last gebr./ungebr.	900/500 kg	1200/450 kg	900/330 kg	1200/510 kg
Preise	Dachlast	75 kg	100 kg	40 kg	75 kg
	Basispreis	27915,- DM	24970,- DM	24400,- DM	26725,- DM
Preise	Testwagenpreis	28379,- DM	25640,- DM	24400,- DM	27700,- DM

ten Außenspiegel muß der Golf-Käufer als einziger Aufgeld zahlen. Insgesamt sind die VW-Spiegel zu klein und zu weit hinten angebracht. Zudem verschmutzen sie bei schlechtem Wetter extrem.

Schmutz trübt auch beim Peugeot auf Dauer die Rück-Sicht. Große und von innen einstellbare Spiegel, die obendrein weitgehend sauber bleiben, gibt's nur beim Escort und Kadett.

Vom Kadett erstrahlt das beste Licht

Um klare Verhältnisse geht es auch bei der Beurteilung der Scheinwerfer im Lichtkanal. Die beste Lichtausbeute liefern die Kadett-Lampen. Sie leuchten am weitesten und liefern besonders gleichmäßiges Licht. Nur das Streulicht nach oben trübt das ausgezeichnete Bild. Dagegen kann das Fernlicht mit enormer Reichweite überzeugen.

Auf vergleichbarem Niveau bewegen sich die Scheinwerfer von Ford und Peugeot. Ihr Licht ist nicht ganz so gleichmäßig und reicht nicht so weit wie beim Opel. Im Gegensatz zum Escort tritt beim 205 kein Streulicht auf.

Drückt der Golf-Fahrer den richtigen Schalter, geht ihm das schwächste Licht auf. Die insgesamt geringere Lichtausbeute des VW ist bauartbedingt, denn als ein-



Ein Vergleichstest erfolgt bei AUTO ZEITUNG in Teamarbeit. Mängel bei Testwagen haben so kaum eine Chance, verborgen zu bleiben.

ziger im Testquartett strahlt der Golf aus Rundscheinwerfern, deren Leistung sich mit der von Breitbahnstrahlern nicht messen kann. Eine Scheinwerfer-Höhenregulierung bietet in dieser Klasse übrigens keiner der vier Hersteller serienmäßig an.

Deren Angebot in puncto Ersatzrad- und Bordwerkzeug kann auch nicht in allen Fällen überzeugen. Bei einer Reifenpanne müssen sich Golf- und Peugeot-Fahrer mit einem Notrad plagen. Beim Peugeot ist dieser Notbehelf zudem unterm Fahrzeugboden platziert, was zwar Platz im Kofferraum spart, aber bei schlechtem Wetter schmutzige Hände macht.

Das Bordwerkzeug fällt mager aus

Wenn der Einsatz des Ersatzrades notwendig wird und der Kofferraum beladen ist, haben auch die Fahrer der übrigen Testkandidaten ihre Mühe, denn das fünfte Rad liegt unter der Bodenabdeckung des Kofferraums.

Das Angebot an Bordwerkzeug beschränkt sich in drei Fällen auf Wagenheber und Radmutter Schlüssel. Der zusätzliche Wechselschraubenzieher beim Golf reicht auch nicht für das Prädikat üppig.

Das sollte schon eher aufs Bankkonto zutreffen, geht es um Kauf und Unterhalt.

Die sportliche Creme der Kompaktklassen trennen preislich schon Welten von ihren jeweiligen Basisversionen. Zwar können die Kaufpreise der Topmodelle noch als angemessen gelten, vor allem im Falle Peugeot, weil er nicht nur am wenigsten im Testquartett kostet, sondern auch eine komplette Ausstattung besitzt. Doch der Preis ist nur eine Seite der Medaille. Auf der anderen stehen die Unterhaltskosten – und die stempeln keinen der vier zum Sparmobil.

Das beginnt bei der Steuer. Mangels Kat oder sonstiger Abgasentgiftung ist für alle der volle Steuersatz von 21,60 Mark pro 100 Kubikzentimeter Hubraum zu entrichten.

Die Versicherungen schlagen durch die Einordnung in der Kaskostufe zu. Besonders der Golf-Besitzer wird da zur Kasse gebeten. Die Einstufung in die Teilkaskoklasse 37 verdankt er der schlechten

Bei den Kosten schneidet der Peugeot als Sieger ab

AUSSTATTUNG

	Ford Escort RS Turbo	Opel Kadett GSi	Peugeot 205 GTI 1.9	VW Golf GTI 16V
Basispreis	27 915,-	24 970,-	24 400,-	26 725,-
Servolenkung	—	○	—	975,-
Sportsitze	464,-	●	—	○
Leichtmetallräder	●	670,-	●	○
Testwagenpreis	28 379,-	25 640,-	24 400,-	27 700,-

Das kostet die Sicherheitsausstattung

Antiblockiersystem	●	—	—	—
Automatik-3-P.-Gurte hi.	●	●	●	●
Rechter Außenspiegel	●	●	●	95,-
Kopfstützen hinten	—	235,-	—	240,-
Nebelscheinwerfer	—	337,-	—	343,-
Nebelschlußleuchte	●	●	●	●
Scheinwerfer-Waschanlage	333,-	340,-	—	330,-
Heckscheibenwischer	●	●	●	●
Heizbarer Außenspiegel	338,-	128,-	—	427,-

Das kostet Zubehör ab Werk

Drehzahlmesser	●	●	●	●
Sperrdifferential	●	—	—	—
Sportsitze	464,-	●	—	1215,- ¹⁾
Leichtmetallräder	●	670,-	●	955,-
Elektrische Fensterheber	703,-	733,-	●	831,-
Tür-Zentralverriegelung	382,-	304,-	●	402,-
Schiebedach	—	—	—	641,-
Glas-Sonnendach	908,-	890,-	610,-	—
Wärmeschutzglas	●	258,-	●	400,-
Geteilt umklappb. Rückbank	●	512,-	●	518,-
Metallic-Lack	433,-	432,-	397,-	420,-
Karosserie-Schutzleisten	—	●	●	●
Radio UKW-MW + ARI	1195,-	1224,-	—	995,-
Sitzhöhenverstellung	—	114,-	—	109,-

● = Serie ○ = Aufpreis — = nicht lieferbar ¹⁾ elektr. höhenverstellbar

Das kosten Reifen der Testwagen

Reifengröße	195/50 VR 15	185/60 VR 14	185/55 VR 15	185/60 VR 14
vier Reifen kosten	1210,80	832,80	1213,-	953,60

Das kosten Ersatzteile

Batterie	168,72	184,68	111,72	109,44
Anlasser (AT)	282,72	489,06*	283,86	298,68
Lichtmaschine (AT)	271,32	541,50*	245,10	305,52
Wasserpumpe (AT)	93,71*	91,31*	111,49*	71,36
Auspuffanlage komplett	462,27	639,20	416,21	1003,20
Bremsklötze vorn	181,72	75,46	97,84	112,86
Scheibenwischerblatt	16,64	8,89	28,61	15,39
Summe	1477,10	2030,10	1294,83	1916,45

* Neuteil

Das kosten Reparaturen an der Karosserie

Für den Vergleich der Reparaturkosten wird ein Auffahrunfall angenommen. Beschädigte Teile sind: Kotflügel vorne links, Motorhaube, Stoßstange, Kühlergrill, Scheinwerfer links komplett, Blinker links komplett, Zierleiste, vorne eine Felge, Farbmaterial und die optische Vermessung des Vorderwagens.

Preis pro Arbeitsstunde 65,-

Karosserieteile	1543,10	1052,63	1380,37	1051,19
Karosseriearbeiten	385,34	339,83	585,39	281,56
Lackierung/Material	420,59	395,44	489,06	281,56
Summe	2349,03	1787,90	2454,82	1614,31

Alle Preise in DM incl. 14% Mehrwertsteuer.

DAS AUTO PUNKTSYSTEM

Nach einem aufwendigen Punktschema beurteilt AUTO ZEITUNG jedes Vergleichstest-Auto. Im Rahmen der Einzelkriterien vergibt das Testteam je nach Fahrzeugklasse zwischen fünf und zehn Punkte. Da jedes Kapitel gleichwer-

tig ist, können Sie als Leser auch eine eigene Punktwertung vornehmen. Sollte beispielsweise das Komfort- oder Kostenkapitel für Sie weniger bedeutsam sein, streichen Sie die Wertung und addieren die restlichen Punkte.

GTI-Unfallstatistik und der Beliebtheit bei Dieben.

Während sich dank sparsamer Motoren die Aufwendungen für Benzin im Rahmen halten, schlagen neben stattlichen Ersatzteilpreisen besonders die Reifenkosten zu Buche. Den hohen Fahrleistungen entsprechend, dürfen nur Reifen in VR-Qualität montiert werden. Beim Niederquerschnittformat von Escort und Peugeot belaufen sich die Kosten für einen Satz Reifen auf rund 1200 Mark.

Mindestens einmal jährlich in die Werkstatt sollten laut Hersteller Golf und Kadett. Während beim Kadett Ölwechsel und Wartung im 15000-Kilometertakt anfallen, braucht der Golf nach der gleichen Strecke nur frisches Öl. Inspektionen sind alle 30000 Kilometer fällig.

Escort und 205 verlangen alle 10000 Kilometer nach neuem Öl, eine Inspektion steht jeweils nach 20000 Kilometer an. Die Anzahl der Kundendienststellen bereitet bei keinem der Testkandidaten Probleme. Ca. 3500 Werkstätten arbeiten für VW, 2200 für Opel, 2110 für Ford und 1300 für Peugeot.

Ohne Abgasentgiftung keine Steuerersparnis

Das Endergebnis des großen Vergleichstests in der GTI-Klasse überrascht: Der Golf, Vorbild ganzer Generationen von sportlichen Limousinen, hat seine Vormachtstellung eingebüßt. Der Kadett beweist, das der beste GTI zur Zeit GSi heißt.

Seinen Vorsprung kann der Kadett in vielen Disziplinen unter Beweis stellen. Er hat nicht nur bei den Fahrleistungen die Nase vorn, Er kann auch in Punkten überzeugen, die heute selbst bei einem betont sportlichen Auto stimmen müssen: Sparsamer Verbrauch, niedrigere Abgasemissionen und Umstellung auf bleifreien Treibstoff ohne Werkstattbesuch.

Der Opel macht durch seinen 16-Punkte-Vorsprung klar, daß der Golf langsam in die Jahre kommt. Er tritt aber auch den Beweis dafür an, daß es keiner aufwendigen Motortechnik mit Vierventilkopf oder Turbolader bedarf, um in dieser Klasse für Furore zu sorgen. Hubraum ist eben durch nichts zu ersetzen.

1. Platz

Opel Kadett GSi

Er gewinnt den Vergleichstest mit 16 Punkten Vorsprung und markiert damit den aktuellen Stand der Technik in der GTI-Klasse. Seine Überlegenheit macht der Kadett mit dem Gewinn von drei der sechs Wertungskapitel deutlich. In Zukunft werden sich die Konkurrenten in der heiß umkämpften Klasse der kompakten Sportlimousinen an dem Renner aus Rüsselsheim messen müssen. Der beste GTI heißt derzeit GSi.

2. Platz

VW Golf GTI 16V

Die große Fan-Gemeinde des kompakten Sportlers aus Wolfsburg muß sich mit dem Gedanken vertraut machen, daß der GTI seinen Meister gefunden hat. Trotz der Sechzehnventil-Technik kann der Golf seine Spitzenposition nicht behaupten. Auch wenn der GTI nur eine Wertungsprüfung für sich entscheiden konnte, so zeigte er doch in den fünf übrigen keine gravierenden Schwächen. Der 16V ist nach wie vor eine gute Wahl.

3. Platz

Ford Escort RS Turbo

Der Kölner Vertreter im GTI-Club schlug sich wacker. Trotz Turbo-Technik konnte er jedoch nicht den Beweis liefern, daß er genügend Dampf hat, um der Konkurrenz davonzufahren. Auch der Escort kann ein Wertungskapital für sich entscheiden. Optisch ansprechend aufgemacht und umfangreich ausgestattet, darf der RS Turbo als attraktives Auto gelten. Seine kleinen Schwächen könnte Ford zum großen Teil im Zuge einer Modellpflege beseitigen.

4. Platz

Peugeot 205 GTI 1.9

Nur acht Zähler trennen den Peugeot vom Escort. Der kleine Franzose ist jenes Auto im Testquartett, das in erster Linie Sportlichkeit auf seine Fahne geschrieben hat. Beim Komfort sind also Abstriche hinzunehmen. Zudem erlaubt sich der 205 in etlichen Detaillösungen kleine Schwächen. Daß er insgesamt gut mithalten konnte, zeigt, daß der „GTI – made in France“ die drei Image-Buchstaben zu Recht trägt.



Der Test hat aber auch gezeigt, daß sich kein einziges Auto im Testquartett in irgendeinem Bereich gravierende Schwächen oder Mängel leistet. Jeder der hinter dem Sieger Plazierten konnte ein Wertungskapitel für sich entscheiden.

12 Punkte trennen den Escort auf Rang drei vom zweitplatzierten Golf. In der Spitzengruppe der GTI-Klasse braucht sich der Kölner nicht zu verstecken. Seine Turbo-technik bringt ihm jedoch keine Vorteile. Als gut ausgestattetes und sauber verarbeitetes Autos kann auch er manchen Trumpf im GTI-Club ausspielen.

Mit nur acht Punkten Rückstand landet der 205 auf dem vierten Platz. Er ist vielleicht der extremste Teilnehmer, denn im Test setzt er kompromißlos auf Sportlichkeit. Der Peugeot verlangt von seinem Chauffeur das meiste Fahrkönnen und ho-

DAS AUTO ZEITUNG ENDERGEBNIS				
	Ford Escort RS Turbo	Opel Kadett GSi	Peugeot 205 GTI 1.9	VW Golf GTI 16V
Karosserie und Innenraum	52	62	50	58
Komfort und Bedienung	58	58	49	59
Motor/Getriebe/ Fahrleistungen	54	70	65	62
Fahrverhalten	57	63	59	61
Sicherheitsausstattung	46	42	34	38
Kosten	57	57	59	58
Summe	324	352	316	336
Platz	3	1	4	2

**Der Vergleichstest
deckte bei keinem der
vier Teilnehmer
gravierende Schwach-
stellen auf**

hes Verantwortungsbewußtsein. Der kleine Franzose setzt sein Leistungspotential so spielerisch frei, daß er seinen Fahrer eigentlich permanent in Versuchung führt, dieses Potential auch zu nutzen. Dies ist jedoch nicht immer mit den Gegebenheiten und den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung in Einklang zu bringen. Ein Auto für Führerscheinneulinge ist der 205 unter keinen Umständen, wie überhaupt die Testkandidaten eine gewisse Fahrpraxis erfordern.

Der Kadett GSi darf nach diesem Test zu Recht als das As in der GTI-Klasse gelten. Ob er diese Auszeichnung so viele Jahre wie der Golf tragen kann, bleibt freilich abzuwarten.

Testteam: Friedhelm Knöppel (Dokumentation), Thomas Lang (Text), Axel Lengert, Michael Schmidt